

Βρυξέλλες, 26 Νοεμβρίου 2025
(OR. en)

15611/25

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0265(COD)**

**TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850**

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Επιτροπή υπέβαλε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 11 Ιουλίου 2023 στο πλαίσιο της δέσμης για τον οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών.
2. Η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (στο εξής: οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων) έχει τρεις στόχους: α) να διασφαλιστούν καλύτερα η ελεύθερη και αποδοτική κυκλοφορία των εμπορευμάτων και ο θεμιτός ανταγωνισμός, β) να παρασχεθούν επαρκή κίνητρα στον κλάδο ώστε να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις σε τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών και γ) να εξασφαλιστεί αποδοτικότερη και συνεπέστερη επιβολή των νέων και των υφιστάμενων κανόνων.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε αρμόδια για την πρόταση αυτή την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) και εισηγήτρια την κα Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ΙΣ). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση κατά τη σύνοδο ολομέλειας της 12ης Μαρτίου 2024.
4. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της πρότασης κατά την 578η σύνοδο ολομέλειάς της, στις 27 Απριλίου 2023. Η Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησε κατά την 159η σύνοδο της ολομέλειάς της στις 31 Ιανουαρίου 2024.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΑ

5. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» ξεκίνησε τις εργασίες της στις 24 Ιουλίου 2023 υπό την ισπανική Προεδρία με γενική παρουσίαση της πρότασης και εξέταση της εκτίμησης επιπτώσεων. Από την παρουσίαση της πρότασης, το Συμβούλιο έχει συζητήσει τρεις εκθέσεις προόδου: την πρώτη υπό την ισπανική Προεδρία στις 4 Δεκεμβρίου 2023 (ST 15668/23), τη δεύτερη υπό τη βελγική Προεδρία στις 18 Ιουνίου 2024 (ST 10214/24) και την τρίτη υπό την πολωνική Προεδρία στις 5 Ιουνίου 2025 (ST 9156/25).
6. Οι εργασίες στο πλαίσιο της Ομάδας «Χερσαίες μεταφορές» συνεχίστηκαν υπό τη δανική Προεδρία με συνεδριάσεις στις 4 Ιουλίου, 18 Σεπτεμβρίου, 15 και 31 Οκτωβρίου και 13 Νοεμβρίου 2025.

IV. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΥ

7. Η Προεδρία επανήλθε στην πρόταση της Επιτροπής και εργάστηκε με βάση αυτήν, συνεκτιμώντας ωστόσο τις εργασίες των προηγούμενων Προεδριών. Οι εργασίες εστιάστηκαν στη διατήρηση των βασικών στόχων με γενικό σκοπό την απλούστευση της οδηγίας και, παράλληλα, τη στήριξη της υιοθέτησης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Η Προεδρία παρουσιάζει λύσεις για τα εναπομένοντα εκκρεμή ζητήματα.
8. Παρακάτω παρέχεται ολοκληρωμένη επισκόπηση και επεξηγούνται οι αλλαγές επί της πρότασης της Επιτροπής ενόψει του καθορισμού γενικής προσέγγισης.

9. Το άρθρο 1 παράγραφος 3, σχετικά με τη χρήση αρθρωτών λεωφορείων και ειδικών συνδυασμών οχημάτων για τη μεταφορά επιβατών, τροποποιείται ώστε να έχουν τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν συγκεκριμένους συνδυασμούς.
10. Η δυνατότητα απόκλισης από τα βάρη και τις διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα διασφαλίζεται για τα οχήματα που καλύπτονται από ειδικές άδειες και προορίζονται για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων (άρθρο 4 παράγραφος 3), τα οχήματα που εκτελούν μεταφορές οι οποίες δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών (άρθρο 4 παράγραφος 4) και τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα (EMS) (άρθρο 4 παράγραφος 4α). Στο άρθρο 4β, και σύμφωνα με τους στόχους της προτεινόμενης τροποποίησης για την παροχή κινήτρων για οχήματα μηδενικών εκπομπών και διατροφικές μεταφορές, η Προεδρία προτείνει τα μηχανοκίνητα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μηδενικών εκπομπών που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές να επιτρέπεται επίσης να διασχίζουν τα σύνορα ακόμη και αν υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα, εφόσον το βάρος δεν υπερβαίνει το επιτρεπόμενο σε κάθε πλευρά των συνόρων.
11. Όσον αφορά τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και τη γλωσσική απαίτηση για τον οδηγό (άρθρο 4 παράγραφος 3), τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν ειδικά μέτρα για να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική επικοινωνία με τον οδηγό.
12. Εισάγεται δυνατότητα των κρατών μελών για προσθήκη έως και 1,380 μέτρων στο ρυμουλκούμενο όταν εκτελεί ειδικά δρομολόγια (άρθρο 4 παράγραφος 4α-α), σε συνδυασμό με νέα αιτιολογική σκέψη (11γ) που εξηγεί το σκεπτικό για το πρόσθετο μήκος.
13. Η μέγιστη περίοδος για δοκιμές με EMS στο άρθρο 4 παράγραφος 5 παρατείνεται στα επτά έτη.
14. Παρέχεται επαρκής χρόνος στα κράτη μέλη για τη δημιουργία της λειτουργίας «μονοαπευθυντικής θυρίδας» σύμφωνα με το άρθρο 4α.
15. Με το άρθρο 7 δίδεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα να περιορίζουν τη χρήση ορισμένων δρόμων ή τεχνικών έργων για λόγους οδικής ασφάλειας ή χαρακτηριστικών της υποδομής.

16. Λόγω ανησυχιών σχετικά με τον αντίκτυπο των πρόσθετων βαρών στις υποδομές, έχουν γίνει τροποποιήσεις στο άρθρο 10δ όσον αφορά την επιβολή. Η πρώτη παράγραφος διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν είτε αυτόματα συστήματα εγκατεστημένα στις οδικές υποδομές του δικτύου ΔΕΔ-Μ είτε εποχούμενο εξοπλισμό ζύγισης. Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, από την 1η Δεκεμβρίου 2029, θα πρέπει να είναι σε θέση να κοινοποιούν εξ αποστάσεως αξιόπιστα δεδομένα βάρους μέσω εποχούμενου εξοπλισμού παρακολούθησης της μάζας, με δυνατότητα χρήσης του έξυπνου ταχογράφου. Οι λεπτομέρειες θα καθοριστούν σε εκτελεστική πράξη.
17. Σε περίπτωση κρίσεων που πλήττουν περισσότερα του ενός κράτη μέλη, το άρθρο 10ια διευκρινίζει ότι η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις μόνο κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.
18. Η Προεδρία επιφέρει επίσης διοικητικές απλουστεύσεις, καθώς πλέον δεν επιβάλλεται η χρήση συστήματος παρακολούθησης για δοκιμές EMS (άρθρο 4 παράγραφοι 5 και 5α) και απαλείφεται η χρήση των πλατφορμών eFTI προκειμένου να αποδεικνύεται ότι μια μεταφορά μπορεί να χαρακτηριστεί διατροφική (άρθρο 6 παράγραφος 7). Δεδομένης της περιορισμένης προστιθέμενης αξίας των συστημάτων πολιτικών ευφούς πρόσβασης, το προτεινόμενο άρθρο 10δα διαγράφηκε.
19. Στο παράρτημα, έγιναν οι ακόλουθες αλλαγές ώστε να αντικατοπτρίζεται η στήριξη για την υιοθέτηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των ανησυχιών των κρατών μελών σχετικά με τη φθορά των υποδομών:
- α. δυνατότητα υπέρβασης κατά 0,90 μ. για τα αρθρωτά οχήματα με μηχανοκίνητο όχημα μηδενικών εκπομπών, ώστε να δοθεί περισσότερος χώρος για την εγκατάσταση της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών (υποτήμημα 1.1)·
 - β. διαγραφή της γραμμής που σχετίζεται με το επιπλέον ύψος κατά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους, καθώς τα περισσότερα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν πρόβλημα με τη διέλευση κάτω από τις γέφυρές τους (υποτήμημα 1.3)·
 - γ. διαφοροποίηση μεταξύ μηχανοκίνητων οχημάτων 5 ή 6 αξόνων όσον αφορά την πριμοδότηση μηδενικών εκπομπών για 2 και 4 τόνους αντίστοιχα (υποτήμημα 2.2)·

- δ. μείωση του μέγιστου βάρους σε 34 τόνους στο σημείο 2.3.6 για τον συγκεκριμένο τύπο μικρού και βαρέος οχήματος, με διατήρηση των επιπλέον 2 τόνων για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών. Υπάρχει μια πρόσθετη γραμμή που επιτρέπει την αύξηση των διαξονικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών κατά 0,50 τόνους (υποτιμήμα 2.3)·
- ε. διαγραφή του πρόσθετου βάρους για τον κινητήριο άξονα οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς τα περισσότερα κράτη μέλη θεωρούν ότι ένας εξαιρετικά βαρύς κινητήριος άξονας είναι υπερβολικά επιζήμιος για τις υποδομές (υποτιμήμα 3.4)·
- στ. συμπερίληψη υποτιμήματος 3.6 για τους τρίδυμους άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς ο συγκεκριμένος τύπος οχημάτων έχει ειδικά χαρακτηριστικά·
- ζ. δεδομένου ότι υπάρχουν ειδικές περιπτώσεις, προσθήκη γραμμής για μηχανοκίνητα οχήματα 5 αξόνων και άλλης γραμμής με τύπο γεφύρωσης που καθορίζει την απόσταση μεταξύ των αξόνων για συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τους 42 τόνους (υποτιμήμα 4.3).

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- 20. Βάσει των ανωτέρω, καλείται το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) να συμφωνήσει ως προς τη γενική προσέγγιση επί του συμβιβαστικού κειμένου που επισυνάπτεται στο παρόν σημείωμα, κατά τη σύνοδό του στις 4 Δεκεμβρίου 2025.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

¹ ΕΕ C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>

² ΕΕ C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>

- (1) Η οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου³ ορίζει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των βαρέων οχημάτων που μπορούν να κυκλοφορούν στους δρόμους της Ένωσης προκειμένου να διασφαλιστεί η οδική ασφάλεια και η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, καθώς και να ενισχυθεί η ενεργειακή και επιχειρησιακή απόδοση των μεταφορών και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις εν λόγω μεταφορές. Η αξιολόγηση της οδηγίας 96/53/EK κατέδειξε ότι η οδηγία έχει υπάρξει εν μέρει μόνο αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη των στόχων της σχετικά με την οδική ασφάλεια, την εσωτερική αγορά και το περιβάλλον, καθώς και ότι είναι ανάγκη να προσαρμοστούν οι διατάξεις της ώστε να αποτυπώνουν τις τεχνολογικές εξελίξεις και να προάγουν την καινοτομία, να αντιμετωπίζουν τις μεταβαλλόμενες προκλήσεις της αγοράς μεταφορών και να συμβάλλουν στις προτεραιότητες πολιτικής της Ένωσης όσον αφορά την απανθρακοποίηση των μεταφορών.
- (2) Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος»⁴ καθιστά σαφές ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας⁵ για μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές έως το 2050, είναι ανάγκη να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών και να τεθούν σε εφαρμογή τα κατάλληλα κίνητρα για τη μετάβαση προς ένα σύστημα μεταφορών μηδενικής ρύπανσης στην Ένωση.
- (3) Με τον εξορθολογισμό και την αποσαφήνιση των κανόνων για τα βάρη και τις διαστάσεις των βαρέων οχημάτων οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να αντιμετωπιστούν οι ενεργειακές και επιχειρησιακές ανεπάρκειες των διασυνοριακών μεταφορών, να δοθούν ισχυρά κίνητρα στους μεταφορείς για την υιοθέτηση τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, με παράλληλη διευκόλυνση της χρήσης των υφιστάμενων λύσεων εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και να υποστηριχτούν περαιτέρω οι διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Για να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος, να αποτραπεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να μειωθούν οι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και τις ζημιές στις οδικές υποδομές, θα πρέπει να εναρμονιστούν ορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση βαρύτερων και μακρύτερων οχημάτων και να ενισχυθεί η επιβολή των ισχυόντων κανόνων.

³ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των πτυχών της οικονομικής απόδοσης, της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, της προστασίας των οδικών υποδομών και της οδικής ασφάλειας.
- (5) Οι τύποι των βαρέων οχημάτων, καθώς και οι τιμές βάρους των οχημάτων αυτών, καθορίστηκαν με βάση τη νομοθεσία της Ένωσης για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ιδίως στους κανονισμούς (ΕΕ) 2018/858⁶ και (ΕΕ) 2019/2144⁷ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ως εκ τούτου, είναι επιθυμητό να επικαιροποιηθούν οι παραπομπές στις εν λόγω σχετικές νομικές πράξεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η σαφήνεια του εφαρμοστέου νομοθετικού πλαισίου.
- (6) Οι διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ συμπληρώνουν την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁸ όσον αφορά την προώθηση και την υποστήριξη της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, ο ορισμός των διατροφικών μεταφορών θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ορολογία που εφαρμόζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να επιτρέπεται στα φορτηγά, τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές να επωφελούνται από το ίδιο δικαίωμα πρόσθετου βάρους με τα οδικά οχήματα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα και χρησιμοποιούνται σε διατροφικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια. Το εν λόγω κίνητρο βάρους θα ενθαρρύνει τους οδικούς μεταφορείς να ασχολούνται και με διατροφικές μεταφορές χωρίς εμπορευματοκιβώτια.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του εύαλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).

⁸ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

- (7) Για να διασφαλιστεί κοινή αντίληψη και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας στην εθνική και διεθνή κυκλοφορία, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί ότι οι εθνικές παρεκκλίσεις από ορισμένα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια βαρών και διαστάσεων για ορισμένους τύπους οχημάτων στην εθνική κυκλοφορία δεν ισχύουν αυτόματα για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές.
- (8) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων αποτελεί σημαντικό τμήμα της αγοράς που συνδέεται με τους στρατηγικούς τομείς της ανανεώσιμης ενέργειας, της πολιτικής μηχανικής και των σχετικών υποδομών, του πετρελαίου και του αερίου, της βαριάς βιομηχανίας και της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Παρά την αναγνωρισμένη αξία των υφιστάμενων ευρωπαϊκών κατευθυντήριων γραμμών βέλτιστων πρακτικών για τις μη κανονικές μεταφορές οι οποίες εγκρίθηκαν από εμπειρογνώμονες που όρισαν τα κράτη μέλη, έχει σημειωθεί πολύ μικρή πρόοδος προς την κατεύθυνση της απλούστευσης και της εναρμόνισης των κανόνων και των διαδικασιών για την απόκτηση αδειών μεταφοράς αδιαχώριστων φορτίων. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεσπίζουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων στην επικράτειά τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν για να εναρμονιστούν, στο μέτρο του δυνατού, οι εν λόγω απαιτήσεις, προκειμένου να αποφευχθεί ο πολλαπλασιασμός των αποκλιουσών προϋποθέσεων που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν επίσης ότι οι εθνικές απαιτήσεις είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις, αποφεύγοντας να επιβάλλουν αδικαιολόγητες απαιτήσεις στον οδηγό, όπως η άριστη γνώση της εθνικής γλώσσας του οικείου κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να ζητούν από τους μεταφορείς να χρησιμοποιούν άλλα εργαλεία επικοινωνίας, κυρίως ψηφιακού χαρακτήρα, ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ του οδηγού και των ελεγκτικών αρχών. Θα μπορούσε, για παράδειγμα, να ζητηθεί από τους μεταφορείς να οργανώσουν μια γραμμή εξυπηρέτησης στην οποία θα μπορεί να απευθυνθεί για βοήθεια ο οδηγός εάν τον σταματήσουν ελεγκτικές αρχές και να διασφαλίσουν ότι η εν λόγω γραμμή εξυπηρέτησης θα είναι διαθέσιμη όταν ο οδηγός οδηγεί, συμπεριλαμβανομένων των νυχτερινών ωρών και των Σαββατοκύριακων. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς και να διασφαλιστούν αποδοτικές, δίκαιες και ασφαλείς μεταφορές, είναι ζωτικής σημασίας να τεθεί σε εφαρμογή ένα διαφανές, εναρμονισμένο και φιλικό προς τον χρήστη σύστημα απόκτησης αδειών.

- (9) Τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα (EMS) έχουν χρησιμοποιηθεί και δοκιμαστεί εκτενώς και έχει αποδειχθεί ότι αποτελούν μια ενδιαφέρουσα λύση για τη βελτίωση της οικονομικής και ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια και την προστασία των υποδομών, όταν αυτές εκτελούνται σε πρόσφορο από υλικής και επιχειρησιακής άποψης πεδίο. Δεδομένων των εθνικών ιδιαιτεροτήτων, των διαφορετικών οικονομικών συμφερόντων, των μεταφορικών αναγκών και των διαφορετικών δυνατοτήτων υποδομής μεταφορών στα κράτη μέλη, αυτά βρίσκονται σε καλύτερη θέση προκειμένου να αξιολογήσουν και να εγκρίνουν την κυκλοφορία EMS στην επικράτειά τους. Ταυτόχρονα, για να καταστεί δυνατός ο ευρύτερος θετικός κοινωνικοοικονομικός και περιβαλλοντικός αντίκτυπος της χρήσης EMS, είναι σημαντικό να αρθούν τα περιττά εμπόδια στη χρήση τους σε διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδυασμούς οχημάτων στην επικράτειά τους, χωρίς περιορισμό στον αριθμό των συνόρων που διέρχονται εφόσον συμμορφώνονται με τις εθνικές προϋποθέσεις για τα EMS που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Αυτό γίνεται για να διασφαλιστεί ότι τα EMS που χρησιμοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές συμμορφώνονται με το κοινό υψηλότερο όριο βαρών και διαστάσεων για τα EMS που ισχύει στα συγκεκριμένα κράτη μέλη.
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν δοκιμές σε προσωρινή βάση. Μάλιστα, οι νέες τεχνολογίες που επιτρέπουν την εν κινήσει φόρτιση, όπως τα ηλιακά πάνελ, οι παντογράφοι και οι ηλεκτρικοί δρόμοι, ή η σταδιακή εισαγωγή EMS στα κράτη μέλη, ενδέχεται να απαιτούν υπέρβαση των μέγιστων βαρών και διαστάσεων σε περιβάλλον δοκιμών, μεταξύ άλλων σε διασυνοριακά τμήματα του οδικού δικτύου. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να διεξάγουν τέτοιου είδους δοκιμές και να μπορούν να ελέγχουν τη συμβατότητα νέων τεχνολογιών και εννοιών σε διασυνοριακό επίπεδο. Ο προσωρινός και καινοτόμος χαρακτήρας των δοκιμών οφείλει να αποσαφηνιστεί με τον καθορισμό μέγιστης χρονικής περιόδου για τη διεξαγωγή τους. Ταυτόχρονα, δεν θα πρέπει να περιοριστεί ο αριθμός των δοκιμών νέων τεχνολογιών και καινοτόμων συστημάτων ώστε να αποφευχθεί η παρεμπόδιση της καινοτομίας.

- (11) Η μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη ή τις μέγιστες διαστάσεις και η χρήση EMS, δεδομένων των αναγκών τους για πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφάλειας και για κατάλληλη υποδομή, επιβάλλουν την απόδοση ιδιαίτερης προσοχής σε στοιχεία όπως η διαφάνεια των σχετικών πληροφοριών, η ασφάλεια δικαίου και η εναρμόνιση των διαδικασιών αδειοδότησης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα πληροφόρησης και επικοινωνίας που θα περιέχει με σαφή και εύκολα προσβάσιμο τρόπο όλες τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά τις επιχειρησιακές και διοικητικές συνθήκες για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων και τη χρήση EMS. Αυτό το εθνικό σύστημα θα πρέπει επίσης να επιτρέπει στους μεταφορείς να λαμβάνουν πληροφορίες και να υποβάλλουν ηλεκτρονικά αιτήσεις, σε τυποποιημένη μορφή, για την έκδοση ειδικών αδειών μεταφοράς αδιαχώριστων φορτίων στο οικείο κράτος μέλος.
- (11α) Η διασυνοριακή κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών, στην οποία επιτρέπονται υψηλότερα βάρη από εκείνα του παραρτήματος I, μπορεί να βελτιώσει την αποδοτικότητα και να μειώσει τις εκπομπές CO₂, περιορίζοντας τον συνολικό αριθμό χιλιομέτρων που διανύονται οδικώς. Οι εν λόγω μεταφορές θα πρέπει να εξακολουθήσουν να επιτρέπονται, εφόσον τηρούνται οι εθνικές προϋποθέσεις που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη για τα υψηλότερα αυτά όρια και εφόσον οι μεταφορές εκτελούνται από μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών ή από οχήματα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές. Αυτό δεν θα πρέπει να θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να παρεκκλίνουν, σύμφωνα με το άρθρο 4, από τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα I για τα βάρη και τις διαστάσεις.
- (11β) Θα πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η άδεια να επιτρέπουν εξειδικευμένες μεταφορές εκτελούμενες σε συνθήκες υπό τις οποίες δεν εκτελούνται συνήθως με οχήματα από άλλα κράτη μέλη, παρέχοντας τη δυνατότητα οι εν λόγω μεταφορές να παρεκκλίνουν από τα τυποποιημένα βάρη και διαστάσεις των οχημάτων, δεδομένου ότι τέτοιες εξειδικευμένες μεταφορές δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών. Είναι αναγκαίο να αποσαφηνιστεί η έννοια και η χρήση των εξειδικευμένων οχημάτων, ιδίως στο πλαίσιο της επέκτασης των εν λόγω μεταφορών στη διεθνή κυκλοφορία, ώστε να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη συνεργασία μεταξύ συναινούντων κρατών μελών. Σαφή παραδείγματα είναι οι μεταφορές που συνδέονται με την υλοτομία και τον κλάδο της δασοκομίας, οι μεταφορές που εκτελούνται με συνδυασμούς οχημάτων με περισσότερους από έξι άξονες και οι τοπικές μεταφορές με λεωφορεία.

(11γ) Προκειμένου να υποστηριχθεί η επιχειρησιακή απόδοση και να προωθηθούν λύσεις που συμβάλλουν στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των οδικών μεταφορών, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτρέπουν πρόσθετο μήκος για αρθρωτά οχήματα που εκτελούν μεταφορές σε ειδικά δρομολόγια, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι υπόλοιπες παράμετροι του παραρτήματος 1, και ιδίως του υποτιμήματος 1.5. Με την αύξηση του μήκους των αρθρωτών οχημάτων που εκτελούν μεταφορές σε ειδικά τακτικά δρομολόγια που πραγματοποιούνται σε σταθερή διαδρομή εφοδιαστικής μπορεί να αυξηθεί σημαντικά και η ικανότητα φόρτωσης, ιδίως για τα εμπορεύματα σε παλέτες, και, ως εκ τούτου, να μειωθεί ο αριθμός των αναγκαίων διαδρομών.

(11δ) Η ύπαρξη κινήτρων για οχήματα μηδενικών εκπομπών έχει ζωτική σημασία για την πράσινη μετάβαση του τομέα των οδικών μεταφορών. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εναρμονίσουν τα οικεία εθνικά όρια για τα βάρη κατά τρόπο που να παρέχονται κίνητρα για οχήματα μηδενικών εκπομπών χωρίς να παρεμποδίζεται η διασυνοριακή κυκλοφορία.

(11ε) Παρότι η οδηγία επιτρέπει παρεκκλίσεις από τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να περιορίζουν, για λόγους που αφορούν την οδική ασφάλεια ή χαρακτηριστικά των υποδομών, την κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων σε συγκεκριμένα τμήματα του οδικού τους δικτύου.

(12) *διαγράφεται*

(13) *διαγράφεται*

(14) Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων με ανοικτό αμάξωμα έχουν πολύ περιορισμένες δυνατότητες να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας μέσω βελτιωμένης αεροδυναμικής. Οι αποκλίνοντες εθνικοί κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων σε οχήματα μεταφοράς οχημάτων προκαλούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και περιορίζουν σημαντικά τις δυνατότητές τους να βελτιώσουν την επιχειρησιακή και ενεργειακή απόδοση στη διεθνή κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εναρμονιστούν οι κανόνες σχετικά με την προεξοχή των φορτίων των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων με ανοικτό αμάξωμα, ώστε να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται σωστά οι εν λόγω στόχοι.

- (15) Τα βαρέα οχήματα με επιμήκεις θαλάμους οδήγησης έχουν αρχίσει να κάνουν την είσοδό τους στην αγορά, σε συνδυασμό με συστήματα πρόωσης μηδενικών εκπομπών. Η χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών απαιτεί, ανάλογα με την τεχνολογία, πρόσθετο χώρο που δεν θα πρέπει να υπολογίζεται σε βάρος του πραγματικού φορτίου του οχήματος, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται οικονομικά ο τομέας των οδικών μεταφορών με μηδενικές εκπομπές. Επομένως, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η υπέρβαση των μέγιστων μηκών που προβλέπεται για τους επιμήκεις θαλάμους οδήγησης μπορεί να είναι τέτοια ώστε να παρέχει τον χώρο που απαιτείται για την ενσωμάτωση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, όπως μπαταρίες και δεξαμενές υδρογόνου, υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθενται σε κίνδυνο τα χαρακτηριστικά ασφάλειας, αποδοτικότητας και άνεσης των αεροδυναμικών θαλάμων οδήγησης.
- (16) Ομοίως με την ανάγκη για πρόσθετο χώρο, τα υφιστάμενα πρότυπα επίσης δεν είναι κατάλληλα για την αντιστάθμιση του πρόσθετου βάρους των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ιδίως στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Για τους συνδυασμούς οχημάτων μηδενικών εκπομπών είναι απαραίτητα το πρόσθετο βάρος και το πρόσθετο βάρος ανά άξονα, το ίδιο ισχύει δε και για τα πλέον συνήθη επιβατικά οχήματα που χρησιμοποιούνται στην Ένωση. Οι ελαφρύτερες τεχνολογίες και η καλύτερη αεροδυναμική θα καταστήσουν τη χρήση συστημάτων πρόωσης μηδενικών εκπομπών αποτελεσματικότερη (για παράδειγμα, επιτρέποντας να διανύεται μεγαλύτερη απόσταση και προσφέροντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της μπαταρίας) με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειάς τους. Επομένως, για να παρασχεθούν πρόσθετα κίνητρα για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, για να προωθηθεί η τεχνολογική ανάπτυξη, καθώς και ο εξοπλισμός οχημάτων με βελτιωμένη αεροδυναμική, τα πρόσθετα όρια βάρους θα πρέπει να αποσυνδεθούν από το βάρος της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών.
- (17) Η αποτελεσματική, αποδοτική και συνεπής επιβολή των κανόνων είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση ανόθευτου ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και την εξάλειψη των κινδύνων για την οδική ασφάλεια και την οδική υποδομή που θέτουν τα οχήματα τα οποία παρανόμως υπερβαίνουν τα ισχύοντα βάρη ή διαστάσεις. Για την καλύτερη στόχευση των καθ' οδόν ελέγχων σε υπερφορτωμένα οχήματα, και εφόσον επιλέξουν να χρησιμοποιούν αυτόματα συστήματα επί της οδικής υποδομής, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν κατ' ελάχιστον την ανάπτυξη των συστημάτων αυτών στο διευρωπαϊκό δίκτυο οδικών μεταφορών. Επιπλέον, για την αξιοπιστία και τη συνέπεια της επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση, το υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο ελέγχων που θα διενεργούν τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθοριστεί κατ' αναλογία προς το επίπεδο κυκλοφορίας στην επικράτειά τους των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένου κατάλληλου αριθμού ελέγχων κατά τις νυχτερινές ώρες.

- (17α) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική, αποδοτική και συνεπής επιβολή και να βελτιωθεί η συμμόρφωση των οχημάτων με μεγαλύτερο βάρος για την ενσωμάτωση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, τα οχήματα θα πρέπει να διαβιβάζουν πληροφορίες σχετικά με το τρέχον συνολικό βάρος του συνδυασμού οχημάτων από τεχνολογία επί του οχήματος, όπως το σύστημα παρακολούθησης της μάζας επί του οχήματος (OBMM), μέσω αποκλειστικών επικοινωνιών μικρής εμβέλειας (DSRC). Οι πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη για τον εντοπισμό οχημάτων που ενδεχομένως υπερβαίνουν τα όρια βάρους· ωστόσο η παρούσα οδηγία δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν DSRC στο πλαίσιο της οικείας επιβολής. Το εργαλείο αυτό συμπληρώνει άλλα εργαλεία επιβολής. Προκειμένου να διασφαλιστεί η τήρηση των εν λόγω απαιτήσεων, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να καταστεί δυνατή η διαβίβαση των δεδομένων στις αρχές επιβολής.
- (17β) Δεδομένου ότι η εισαγωγή οποιωνδήποτε αλλαγών στον ταχογράφο μπορεί να είναι πολύπλοκη και ότι η εκ των υστέρων τοποθέτηση OBMM σε οχήματα μπορεί να είναι δαπανηρή για τους μεταφορείς, η απαίτηση αυτή θα πρέπει να ισχύει μόνο για τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με OBMM από την 1η Δεκεμβρίου 2029. Με την επιφύλαξη του κανονισμού 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της προνομίας των κρατών μελών να ρυθμίζουν τις απαιτήσεις βάρους για τις μεταφορές σε εθνικό επίπεδο, η παρούσα οδηγία δεν προβλέπει την εκ των υστέρων τοποθέτηση OBMM. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να αναβάλλει την ημερομηνία της 1ης Δεκεμβρίου 2029 κατά 18 μήνες κατ' ανώτατο όριο, εάν αυτό είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η δυνατότητα διαβίβασης των δεδομένων που αφορούν το βάρος.
- (18) *διαγράφεται*
- (19) *διαγράφεται*
- (20) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να ενημερώνονται τακτικά για τα αποτελέσματα των ελέγχων συμμόρφωσης που διενεργούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Αυτές οι πληροφορίες, οι οποίες θα παρέχονται από τα κράτη μέλη, αναμένεται να επιτρέψουν στην Επιτροπή να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην αγορά και τη συμμόρφωση με την οδηγία 96/53/EK. Για να διευκολυνθεί η υποβολή των απαραίτητων πληροφοριών στην Επιτροπή από τα κράτη μέλη και να διασφαλιστεί η ομοιομορφία και η συγκρισιμότητα των δεδομένων που επιτρέπουν την παρακολούθηση της συμμόρφωσης και την αξιολόγηση των συνολικών επιδόσεων της οδηγίας 96/53/EK, είναι επιθυμητό η Επιτροπή να θεσπίσει ενιαίο μορφότυπο αναφοράς φιλικό προς τον χρήστη.

(21) Για να καταστεί δυνατή η ταχεία απόκριση του τομέα των οδικών μεταφορών σε κάθε κρίση, όπως φυσικές καταστροφές, πανδημίες, στρατιωτικές συγκρούσεις ή αστοχίες των υποδομών, είναι αναγκαία η εισαγωγή ρήτρας έκτακτης ανάγκης στην οδηγία 96/53/EK, η οποία θα επιτρέπει προσωρινά την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής παροχή των απαραίτητων αγαθών και υπηρεσιών. Η εν λόγω εξαιρετική ρήτρα θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον, υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η οδική ασφάλεια και με την επιφύλαξη της ειδικής νομοθεσίας που εφαρμόζεται στο πλαίσιο των στρατιωτικών μεταφορών και της ενισχυμένης αποτροπής και απόκρισης.

(22) *διαγράφεται*

- (23) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή ώστε να καταρτίσει κοινό τυποποιημένο έντυπο αίτησης και να εναρμονίσει τους κανόνες και τις διαδικασίες για την έκδοση εθνικών αδειών ή παρόμοιων ρυθμίσεων για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις και προορίζονται για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων, για τη θέσπιση τυποποιημένου μορφότυπου αναφοράς προς συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και για τη θέσπιση προσωρινών εξαιρέσεων από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών που πλήττονται από κρίση. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.
- (24) Λαμβανομένων υπόψη των πολλών τροποποιήσεων του παραρτήματος I της οδηγίας 96/53/ΕΚ σχετικά με την ανάγκη παροχής πρόσθετων κινήτρων για την ανάπτυξη βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών, την ανάγκη εναρμόνισης του μέγιστου βάρους των μηχανοκίνητων οχημάτων 5 αξόνων και την ανάγκη προώθησης των διατροφικών μεταφορών, είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί το παράρτημα για λόγους σαφήνειας.
- (25) *διαγράφεται*
- (26) Δεδομένου ότι δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση της οδικής ασφάλειας, η προώθηση βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών και η προώθηση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, μπορούν όμως μάλλον, λόγω του διασυνοριακού χαρακτήρα των οδικών μεταφορών και των προβλημάτων που προορίζεται να αντιμετωπίσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εγκρίνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

(27) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα¹⁰, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των συστατικών στοιχείων μιας οδηγίας και των αντίστοιχων μερών των πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

(28) Συνεπώς, η οδηγία 96/53/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 96/53/EK

Η οδηγία 96/53/EK τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) στις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών M₂ και M₃ και των ρυμουλκούμενων τους κατηγορίας O και των μηχανοκίνητων οχημάτων των κατηγοριών N₂ και N₃ και των ρυμουλκούμενων τους κατηγορίας O₃ και O₄, όπως κατηγοριοποιούνται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*»·

¹⁰ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Όλα τα βάρη τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα I αποτελούν πρότυπα κυκλοφορίας και επομένως αφορούν τις συνθήκες φόρτωσης και όχι τα πρότυπα παραγωγής που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.»

* Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

** Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1).»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η παρούσα οδηγία δεν έχει εφαρμογή σε αρθρωτά λεωφορεία που περιλαμβάνουν άνω του ενός αρθρωτά τμήματα, ούτε σε συνδυασμούς οχημάτων που αποτελούνται από μηχανοκίνητο όχημα με συνδεδεμένο ρυμουλκούμενο προοριζόμενο για τη μεταφορά επιβατών, ούτε σε συνδυασμούς οχημάτων που αποτελούνται από μηχανοκίνητο όχημα με συνδεδεμένο ημιρυμουλκούμενο προοριζόμενο για τη μεταφορά επιβατών.»

2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στη δεύτερη περίπτωση, ο ορισμός του «ρυμουλκούμενου» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— “ρυμουλκούμενο”: όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 17) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

β) στην τρίτη περίπτωση, ο ορισμός του «ημιρυμουλκούμενου» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— “ημιρυμουλκούμενο”: όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 33 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

γ) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «συνδυασμού οχημάτων»:

«—“ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα”: μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων συνδεδεμένος με ένα ή περισσότερα ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, όπου ο συνολικός συνδυασμός υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και μπορεί να υπερβαίνει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που ορίζονται στο παράρτημα I και όπου το μεμονωμένο μηχανοκίνητο όχημα, το ή τα ρυμουλκούμενα και το ή τα ημιρυμουλκούμενα δεν υπερβαίνουν τα βάρη ή τις διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I,»·

δ) προστίθεται ο ακόλουθος ορισμός μετά τον ορισμό του «οχήματος με κλιματισμό»:

«—“όχημα μεταφοράς οχημάτων”: συνδυασμός οχημάτων κατασκευασμένος ή μόνιμα προσαρμοσμένος για τη μεταφορά άλλου οχήματος ή άλλων οχημάτων,»·

ε) στη δέκατη τέταρτη περίπτωση, ο ορισμός του «οχήματος με εναλλακτικά καύσιμα» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— “όχημα με εναλλακτικά καύσιμα”: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου από εναλλακτικό καύσιμο και το οποίο έχει εγκριθεί στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,»·

στ) στη δέκατη πέμπτη περίπτωση, στον ορισμό των «διατροφικών μεταφορών», το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) οι συνδυασμένες μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου*· ή»·

* Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).»·

η) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Όλες οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I ελέγχονται σε σχέση με τις αντίστοιχες δηλωμένες τιμές για το συγκεκριμένο όχημα στο έγγραφο πληροφοριών που συνοδεύει την έγκριση τύπου ΕΕ πλήρους οχήματος, το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής*, χωρίς θετικές ανοχές.»·

* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1).»·

3) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

«γ) οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών που δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά τα οποία ορίζονται στο παράρτημα I.»

β) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που υπερβαίνουν τα μέγιστα βάρη και/ή τις μέγιστες διαστάσεις μπορεί να επιτρέπεται μόνο βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές ή βάσει παρόμοιων ρυθμίσεων που συμφωνούνται κατά περίπτωση με τις αρχές αυτές, όταν τα οχήματα αυτά ή οι συνδυασμοί οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η διαδικασία απόκτησης αδειών ή οι παρόμοιες ρυθμίσεις για τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων διεκπεραιώνονται ομαλά και με αποτελεσματικό τρόπο και ότι δεν εισάγουν διακρίσεις, ελαχιστοποιώντας τον διοικητικό φόρτο και αποφεύγοντας τις περιττές καθυστερήσεις.

Τα κράτη μέλη εγγυώνται ότι οι όροι υπό τους οποίους εκδίδονται οι άδειες ή εφαρμόζονται παρόμοιες ρυθμίσεις που σχετίζονται με τη μεταφορά αδιαχώριστων φορτίων είναι αναλογικές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη συνεργάζονται ώστε να αποφεύγεται η πολλαπλή σήμανση και σηματοδότηση των οχημάτων και να ευνοείται η χρήση εικονογραμμάτων έναντι κειμένου. Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν στον οδηγό την υποχρέωση να γνωρίζει την επίσημη γλώσσα / τις επίσημες γλώσσες των κρατών μελών όπου πραγματοποιείται η μεταφορά. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν άλλα μέτρα για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ του οδηγού και των ελεγκτικών αρχών, συμπεριλαμβανομένων ψηφιακών εργαλείων επικοινωνίας.

«4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στην επικράτειά τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μεταφορές και τα οποία εκτελούν ορισμένες εθνικές ή διεθνείς μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, και των οποίων τα βάρη ή οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από τα καθοριζόμενα στο παράρτημα I τμήματα 1, 2 και 4.

Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών αν πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι μεταφορές πραγματοποιούνται στην επικράτεια κράτους μέλους από εξειδικευμένα οχήματα ή εξειδικευμένους συνδυασμούς οχημάτων σε συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη·

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στην επικράτειά του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων τα βάρη και/ή οι διαστάσεις παρεκκλίνουν από εκείνες που προβλέπονται στο παράρτημα Ι επιτρέπει επίσης την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων σύμφωνα με την παράγραφο 4α, κατά τρόπο ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος και ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσες συνθήκες ανταγωνισμού.»·

γ) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 4α-α και 4α:

«4α-α. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στα αρθρωτά οχήματα που εκτελούν μεταφορές σε ειδικά δρομολόγια στο πλαίσιο εθνικών ή διεθνών μεταφορών να κυκλοφορούν στο έδαφός τους με διαστάσεις που αποκλίνουν από εκείνες που καθορίζονται στο υποτίμημα 1.1 του παραρτήματος Ι, εάν το πρόσθετο μήκος δεν υπερβαίνει τα 1,380 m.

4α. Τα κράτη μέλη ενδέχεται να επιτρέπουν στην επικράτειά τους την εθνική και διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων υπό όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που ισχύουν για την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους·

β) τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, κατά τρόπο προσιτό και διαφανή, τις πληροφορίες που σχετίζονται με το τμήμα του οδικού δικτύου στο οποίο μπορούν να κυκλοφορούν τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα·

γ) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη συνδεσιμότητα του τμήματος του δικτύου όπου μπορούν να κυκλοφορούν ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα στην επικράτειά τους με το οδικό δίκτυο γειτονικών κρατών μελών που επίσης επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διασυνοριακή κυκλοφορία.

Όταν ένα κράτος μέλος επιτρέπει την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην εθνική κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη διεθνή κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά του, υπό τον όρο ότι τα συστήματα αυτά συμμορφώνονται με τις εθνικές προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων τα μέγιστα βάρη και οι μέγιστες διαστάσεις που καθορίζονται για τα ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα στην εθνική κυκλοφορία.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σε περίπτωση που επιτρέπουν την κυκλοφορία ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων στην επικράτειά τους.»

δ) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν για περιορισμένη χρονική περίοδο δοκιμές οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή νέες έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Τα εν λόγω οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων επιτρέπεται κατά τη δοκιμαστική περίοδο να εκτελούν ορισμένες εθνικές ή διεθνείς μεταφορές. Ειδικότερα, οι δοκιμές με ευρωπαϊκά αρθρωτά συστήματα επιτρέπονται για επτά έτη κατ' ανώτατο όριο. Ο αριθμός των δοκιμών είναι απεριόριστος. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.»

στ) η παράγραφος 7 διαγράφεται·

- 4) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 4α και 4β:

«Άρθρο 4α

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διαχειρίζονται ηλεκτρονικό σύστημα πληροφόρησης και επικοινωνίας με τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες «μονοαπευθυντικής θυρίδας»:

α) ενιαίο εθνικό σημείο εισόδου μέσω του οποίου ο αιτών υποβάλλει σε τυποποιημένη μορφή την αίτησή του για ειδική άδεια ή παρόμοια ρύθμιση, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3,

β) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για να λαμβάνουν οι αιτούντες πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις για την υποβολή αίτησης για ειδικές άδειες ή παρόμοιες ρυθμίσεις, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, καθώς και τις απαραίτητες πληροφορίες για τον προγραμματισμό των διαδρομών τους, με σαφή και διαφανή τρόπο·

β-α) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης στις πληροφορίες σχετικά με τα μέγιστα βάρη και τις μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται σε ένα κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), το άρθρο 4 παράγραφος 4 και το άρθρο 4β, κατά περίπτωση·

γ) ενιαίο εθνικό σημείο πρόσβασης για να λαμβάνουν οι χειριστές ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 4α στοιχεία α) και β), κατά περίπτωση.

Τα εθνικά σημεία εισόδου και τα εθνικά σημεία πρόσβασης «μονοαπευθυντικής θυρίδας» μπορούν να συνδυαστούν σε έναν ενιαίο ιστότοπο διαθέσιμο στο κοινό, ο οποίος θα παρέχει ένα ενοποιημένο σημείο εισόδου και θα επιτρέπει στους χρήστες να αλληλεπιδρούν με τον αρμόδιο εθνικό ή περιφερειακό φορέα λήψης αποφάσεων χωρίς να απαιτούνται πολλαπλές αιτήσεις.

2. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση των ελάχιστων στοιχείων του εντύπου αίτησης και την εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών για την έκδοση εθνικών αδειών ή την εφαρμογή παρόμοιων ρυθμίσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 4 παράγραφος 3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

Άρθρο 4β

«1. Όταν ένα κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α), επιτρέπει την κυκλοφορία στην επικράτειά του συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο βάρος που υπερβαίνει τα όρια τα οποία ορίζονται στα τμήματα 2, 3 ή στο υποτίμημα 4.3 του παραρτήματος I, δεν μπορεί να απορρίπτει ή να απαγορεύει τη χρήση στην επικράτειά του για τη διεθνή κυκλοφορία των συνδυασμών οχημάτων που συμμορφώνονται με τις τιμές βάρους οι οποίες ορίζονται για τις εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, σε περίπτωση που οι εν λόγω συνδυασμοί οχημάτων περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών ή συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές.»

5) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 1 και συμμορφώνονται με την παρούσα οδηγία φέρουν ένα από τα ακόλουθα αποδεικτικά:

α) συνδυασμό των εξής δύο πινακίδων:

i) την «προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα του κατασκευαστή», η οποία σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535* της Επιτροπής,

ii) την πινακίδα για τις διαστάσεις σύμφωνα με το παράρτημα III της παρούσας οδηγίας, η οποία σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535,

β) μία και μόνη πινακίδα που σχεδιάζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 και περιέχει τις πληροφορίες των δύο πινακίδων που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου,

γ) ένα και μόνο έγγραφο που εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ταξινομήθηκε το όχημα ή του κράτους μέλους στο οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία. Στο έγγραφο αυτό πρέπει να αναγράφονται τα ίδια στοιχεία και οι ίδιες πληροφορίες που περιέχονται στις πινακίδες οι οποίες αναφέρονται στο στοιχείο α). Φυλάσσεται σε μέρος εύκολα προσβάσιμο για τους ελέγχους και επαρκώς προστατευμένο.

* Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής, της 31ης Μαρτίου 2021, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την έγκριση τύπου οχημάτων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ως προς τα γενικά χαρακτηριστικά κατασκευής και τη γενική τους ασφάλεια (ΕΕ L 117 της 6.4.2021, σ. 1).»

β) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Στην κεντρική στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης σχετικά με το βάρος αναγράφονται, κατά περίπτωση, οι ενωσιακές τιμές που ισχύουν για το βάρος του εν λόγω οχήματος.»

5α) το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει την εφαρμογή των ισχυουσών σε κάθε κράτος μέλος διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας οι οποίες δύνανται να περιορίζουν το βάρος ή/και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, για λόγους οδικής ασφάλειας ή χαρακτηριστικών της υποδομής, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας ή θέσης σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Είναι δυνατή, ιδίως, η επιβολή τοπικών περιορισμών ως προς τα μέγιστα επιτρεπτά βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές ή συγκεκριμένους δρόμους, όταν η υποδομή δεν προσφέρεται για μακριά και βαριά οχήματα, όπως π.χ. στο κέντρο των πόλεων, σε μικρά χωριά ή σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος.»·

6) το άρθρο 8β τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Προκειμένου να βελτιωθεί η ενεργειακή τους απόδοση, οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με αεροδυναμικές διατάξεις που πληρούν τις απαιτήσεις οι οποίες προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 και συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που προβλέπονται στο παράρτημα I υποτιμήμα 1.1 της παρούσας οδηγίας, ώστε να είναι δυνατή η προσθήκη τέτοιων διατάξεων στο πίσω μέρος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τέτοιες διατάξεις συμμορφώνονται με το παράρτημα I υποτιμήμα 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση του μήκους φόρτωσης αυτών των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

2. Πριν διατεθούν στην αγορά, οι αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τους κανόνες για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535.»·

β) η παράγραφος 5 διαγράφεται·

- 7) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 8γ:

«Άρθρο 8γ

Τα οχήματα μεταφοράς οχημάτων με ανοικτό αμάξωμα μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που καθορίζονται στο υποτιμήμα 1.1 του παραρτήματος I όταν είναι φορτωμένα, έως τα 20,75 μέτρα συνολικά, με τη χρήση εγκεκριμένων στηριγμάτων φορτίου.

Η προεξοχή ή το στήριγμα φορτίου των οχημάτων μεταφοράς οχημάτων ενδέχεται να μην προεξέχει σε σχέση με το φορτίο. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει μπροστά από το ρυμουλκό όχημα έως 0,50 m κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ο πρώτος άξονας του μεταφερόμενου οχήματος στηρίζεται στη δομή του ρυμουλκούμενου. Το φορτίο μπορεί να προεξέχει από πίσω έως 1,50 m κατ' ανώτατο όριο, υπό την προϋπόθεση ότι ο τελευταίος άξονας του μεταφερόμενου οχήματος στηρίζεται στη δομή του ρυμουλκούμενου και ο οπίσθιος άξονας του μεταφερόμενου οχήματος δεν προεξέχει πέρα από το στήριγμα φορτίου.»

- 8) το άρθρο 9α τροποποιείται ως εξής:

- α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που ορίζονται στο παράρτημα I υποτιμήμα 1.1 της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι οι θάλαμοι οδήγησής τους παρέχουν βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση και επιδόσεις ασφάλειας. Οποιαδήποτε υπέρβαση των μέγιστων μηκών που επιτρέπονται βάσει του παρόντος άρθρου μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την εγκατάσταση τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησης συμμορφώνονται με το παράρτημα I υποτιμήμα 1.5 της παρούσας οδηγίας και τυχόν υπέρβαση των μέγιστων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της ικανότητας φόρτωσης αυτών των οχημάτων.

2. Πριν διατεθούν στην αγορά, τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εγκρίνονται σύμφωνα με τους κανόνες για την έγκριση τύπου στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535.»

- β) η παράγραφος 3 διαγράφεται·

9) το άρθρο 10β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10β

«1. Τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή μηδενικές εκπομπές είναι εκείνα που ορίζονται στα υποτιμήματα 2.2, 2.3 και 2.4 του παραρτήματος Ι.

Το πρόσθετο βάρος που απαιτούν τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα, εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση του εν λόγω οχήματος. Το εν λόγω πρόσθετο βάρος επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με την επικαιροποίηση του καταλόγου εναλλακτικών καυσίμων του άρθρου 2 που απαιτούν πρόσθετο βάρος. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να ακολουθεί τη συνήθη πρακτική της και να διενεργεί διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες, μεταξύ άλλων και με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

2. Όσον αφορά το μέγιστο μήκος που ορίζεται στο παράρτημα Ι υποτίμημα 1.1 για τα αρθρωτά οχήματα, σε περίπτωση που τα οχήματα αυτά περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, μπορεί να υπάρχει υπέρβαση κατά το πρόσθετο μήκος που απαιτείται για την ενσωμάτωση της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών, με μέγιστο τα 0,90 m, ώστε να καθίσταται δυνατή η προσθήκη των εν λόγω διατάξεων. Αυτά τα οχήματα ή οι συνδυασμοί οχημάτων μηδενικών εκπομπών συμμορφώνονται με τα υποτιμήματα 1.5 και 1.6 του παραρτήματος Ι της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε δε υπέρβαση του μέγιστου μήκους δεν οδηγεί σε αύξηση του μήκους φόρτωσης των εν λόγω συνδυασμών οχημάτων, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμβατότητα των ημιρυμουλκούμενων με τις απαιτήσεις για τις διατροπικές μεταφορές.

Το πρόσθετο μήκος που απαιτούν τα οχήματα μηδενικών εκπομπών ορίζεται βάσει των εγγράφων τεκμηρίωσης που παρέχει ο κατασκευαστής κατά την έγκριση των εν λόγω οχημάτων. Το εν λόγω πρόσθετο μήκος επισημαίνεται στα επίσημα αποδεικτικά που απαιτούνται βάσει του άρθρου 6.»

- 10) το άρθρο 10γ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10γ

Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο παράρτημα I υποτήμα 1.1, όταν συντρέχει περίπτωση δυνάμει του άρθρου 9α παράγραφος 1 και του άρθρου 10β παράγραφος 2, και της μέγιστης απόστασης που καθορίζεται στο παράρτημα I υποτήμα 1.6 κατά 0,150 m για οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, κενών ή φορτωμένων, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του συγκεκριμένου εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροπικής μεταφοράς.»

- 11) το άρθρο 10δ τροποποιείται ως εξής:

- α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά μέτρα για να εντοπίσουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος και γι' αυτό θα πρέπει να ελεγχθούν από τις οικείες αρμόδιες αρχές προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Οι μετρήσεις αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη βοήθεια αυτόματων συστημάτων εγκατεστημένων στις οδικές υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου οδικών μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679*.

Επιπλέον της χρήσης αυτόματων συστημάτων τοποθετημένων στις οδικές υποδομές, τα κράτη μέλη μπορούν να εντοπίζουν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη μέσω εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης εγκατεστημένου σε οχήματα σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Τα κράτη μέλη δεν απαιτούν την εγκατάσταση εποχούμενου εξοπλισμού ζύγισης σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.

Με την επιφύλαξη του ενωσιακού και εθνικού δικαίου, όταν χρησιμοποιούνται αυτόματα συστήματα για τη διαπίστωση παραβάσεων της παρούσας οδηγίας και την επιβολή κυρώσεων, τα αυτόματα συστήματα αυτά είναι πιστοποιημένα. Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς ταυτοποίησης, δεν απαιτείται πιστοποίηση.

1α. Προκειμένου να είναι επιλέξιμα για το πρόσθετο βάρος που προβλέπεται για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2 του παραρτήματος Ι, τα οχήματα που διαθέτουν εξοπλισμό OBMM σύμφωνα προς τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2025/2161 της Επιτροπής και ταξινομούνται για πρώτη φορά από την 1η Δεκεμβρίου 2029 είναι σε θέση να κοινοποιούν εξ αποστάσεως στις αρχές επιβολής του νόμου που διενεργούν οδικούς ελέγχους αξιόπιστα δεδομένα βάρους των συνδυασμών οχημάτων σε κυκλοφορία. Οι διαβιβαζόμενες πληροφορίες μπορούν να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα κράτη μέλη για τον εντοπισμό οχημάτων που ενδέχεται να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη.

1β. Για τη διαβίβαση των δεδομένων της παραγράφου 1α μπορεί να χρησιμοποιείται ευφυής ταχογράφος, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014.

1γ. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις εάν αυτό είναι αναγκαίο για να επιτραπεί η διαβίβαση των δεδομένων της παραγράφου 1α στις αρχές επιβολής του νόμου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.

1δ. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10η για τη μετάθεση της ημερομηνίας της παραγράφου 1α κατά 18 μήνες εάν αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η ικανότητα των ταξινομούμενων για πρώτη φορά οχημάτων να διαβιβάζουν δεδομένα βάρους με εξ αποστάσεως επικοινωνία.

2. Κάθε κράτος μέλος διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος κατάλληλο αριθμό ελέγχων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στην επικράτειά του, σχετικά με τα βάρη των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων, ανεξάρτητα από τη χώρα ταξινόμησης των οχημάτων αυτών ή τη χώρα στην οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία.

* Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024).»

β) στην παράγραφο 5, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων που εξασφαλίζουν ενιαίους όρους για την εφαρμογή των κανόνων διαλειτουργικότητας και συμβατότητας της παραγράφου 4.»

12) διαγράφεται

13) διαγράφεται

14) το άρθρο 10ζ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10ζ

1. Ανά διετία, και το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που ακολουθεί τη λήξη της αντίστοιχης διετίας, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις αναγκαίες πληροφορίες όσον αφορά:

α) τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τα προηγούμενα δύο ημερολογιακά έτη,

β) τον αριθμό των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που βρέθηκαν υπερφορτωμένα,

γ) τον αριθμό των αυτόματων συστημάτων που έχουν τοποθετηθεί στην οδική υποδομή σύμφωνα με το άρθρο 10δ παράγραφος 1, και αν αυτά προορίζονται για σκοπούς αναγνώρισης μόνο ή έχουν πιστοποιηθεί για άμεση επιβολή,

δ) διαγράφεται·

ε) τον αριθμό των εθνικών αδειών που εκδόθηκαν για μη κανονικές μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 και τη διάρκειά τους (εφάπαξ άδειες ή μακροπρόθεσμες άδειες).

Οι πληροφορίες αυτές αναλύονται ετησίως.

2. Η Επιτροπή αναλύει τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 και, βάσει των παρεχόμενων πληροφοριών, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, το αργότερο 13 μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών από όλα τα κράτη μέλη. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει πληροφορίες για τις σχετικές εξελίξεις στους εν λόγω τομείς.

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καταρτίζει τυποποιημένο έντυπο αναφοράς σε ηλεκτρονική μορφή που θα χρησιμοποιείται από τα κράτη μέλη για την υποβολή στην Επιτροπή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 2.»·

15) στο άρθρο 10η, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10β παράγραφος 1 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών από τη λήξη της κάθε περιόδου.»·

16) στο άρθρο 10θ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 182/2011.»·

17) το άρθρο 10ι διαγράφεται·

18) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10ια:

«Άρθρο 10ια

Σε περίπτωση κρίσης, όταν το απαιτεί το δημόσιο συμφέρον, και υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που ορίζονται στο παράρτημα I για οχήματα που χρησιμοποιούνται στην εθνική κυκλοφορία, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους δύο μήνες, με δυνατότητα ανανέωσης μόνον εάν η κρίση επιμένει.

Οποιαδήποτε τέτοια εξαίρεση αιτιολογείται δεόντως και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τις πληροφορίες για τη χορηγηθείσα εξαίρεση στον επίσημο ιστότοπό της.

Όταν μια κρίση επηρεάζει πολλά κράτη μέλη, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις, κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, προκειμένου να θεσπίσει προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των ορίων βαρών και διαστάσεων που ορίζονται στο παράρτημα I για οχήματα που χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ των επηρεαζόμενων κρατών μελών. Η περίοδος της εξαίρεσης αυτής δεν μπορεί να υπερβαίνει τους έξι μήνες και μπορεί να ανανεώνεται μόνον όταν η κρίση εμμένει. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10θ παράγραφος 4.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως κρίση νοείται ένα έκτακτο, απροσδόκητο και αιφνίδιο φυσικό ή ανθρωπογενές συμβάν ασυνήθιστου χαρακτήρα και κλίμακας που λαμβάνει χώρα εντός ή εκτός της Ένωσης, με σημαντικές άμεσες ή έμμεσες επιπτώσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών ή την οικονομία ή την ευημερία των πολιτών της Ένωσης, όπου διαταράσσεται σημαντικά η ομαλή λειτουργία της κοινωνίας και το δημόσιο συμφέρον απαιτεί ανάληψη επείγουσας δράσης.

Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της ειδικής νομοθεσίας που εφαρμόζεται στις στρατιωτικές μεταφορές σε περίπτωση ενισχυμένης αποτροπής και ετοιμότητας.»

- 19) το παράρτημα I αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας·
- 20) στο παράρτημα III, η παραπομπή στην «οδηγία 76/114/ΕΟΚ» αντικαθίστανται από παραπομπή στο «παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 της Επιτροπής.».

[...]

[...]

Άρθρο 3

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο στις [ημερομηνία έκδοσης + 2 έτη] τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η παράγραφος 1 του άρθρου 4α εφαρμόζεται από [να προστεθεί η ημερομηνία: 4 έτη μετά τη λήξη της περιόδου μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο].

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)		
1.1 Μέγιστο μήκος		
	— μηχανοκίνητο όχημα εκτός από λεωφορείο	12,00 m
	— ρυμουλκούμενο	12,00 m
	— αρθρωτό όχημα	16,50 m
	— οδικός συρμός	18,75 m
	— αρθρωτό λεωφορείο	18,75 m
	— λεωφορείο με δύο άξονες	13,50 m
	— λεωφορείο με περισσότερους από δύο άξονες	15,00 m
	— λεωφορείο + ρυμουλκούμενο	18,75 m
	Στην περίπτωση αρθρωτών οχημάτων, όταν αυτά περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, επιτρέπεται υπέρβαση κατά 0,90 m του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους που προβλέπεται στο υποτήμα 1.1.	
1.2 Μέγιστο πλάτος		
	α) οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο β)	2,55 m
	β) υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή μεταφερόμενων από οχήματα εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό	2,60 m

1.3 Μέγιστο ύψος	
— όχημα οποιουδήποτε τύπου	4,00 m
1.4 Στις αναφερόμενες στα υποτιμήματα 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.	
1.4α Αν σε λεωφορείο τοποθετείται αφαιρούμενος εξοπλισμός, όπως κουτιά για σκι, το μήκος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού, δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο μήκος που προβλέπεται στο υποτίμημα 1.1.	
1.5 Κάθε μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30 m.	
1.5α Συμπληρωματικές απαιτήσεις για λεωφορεία	
Με το όχημα ακίνητο, χαράσσεται στο έδαφος ευθεία γραμμή κατά μήκος κατακόρυφου επιπέδου εφαπτόμενου στην πλευρά του οχήματος προς την έξω μεριά του κύκλου. Στην περίπτωση αρθρωτού οχήματος, ευθυγραμμίζονται με το επίπεδο τα δύο άκαμπτα τμήματα.	
Όταν το όχημα κινείται από την ευθεία γραμμή στον δακτύλιο που περιγράφεται στο υποτίμημα 1.5, κανένα τμήμα του δεν πρέπει να προεξέχει από το κατακόρυφο επίπεδο περισσότερο από 0,60 m.	
1.6 Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκούμενου	12,00 m
1.7 Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άκρου του ρυμουλκού και του εμπρόσθιου άκρου του ρυμουλκούμενου	15,65 m
1.8 Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού	16,40 m

2. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων				
2.1 Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων				
	2.1.1	Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 τόνοι	
	2.1.2	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 τόνοι	
2.2 Συνδυασμοί οχημάτων				
	2.2.1	Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες		
		α) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο ή τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με διαξονικά ρυμουλκούμενα	40 τόνοι	
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι	
	2.2.2	α) διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο ή τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με διαξονικά ημιρυμουλκούμενα	40 τόνοι	
		β) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι	
		γ) Διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο ή τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με διαξονικά ημιρυμουλκούμενα που συμμετέχουν σε διατροφικές μεταφορές	42 τόνοι	
		δ) Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που συμμετέχει σε διατροφικές μεταφορές	44 τόνοι	
	2.2.3	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ρυμουλκούμενο	36 τόνοι	
	2.2.4	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση μεταξύ των αξόνων του ημιρυμουλκούμενου είναι:		
		2.2.4.1	ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 τόνοι

	2.2.4.2	μεγαλύτερη από 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	36 τόνοι
		<p>Στην περίπτωση που τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του μηχανοκίνητου οχήματος (18 τόνοι) και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκωμένου (20 τόνοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που προβλέπεται στο σημείο 2.2.4.2 αυξάνεται κατά 2 τόνους.</p>	
	<p>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων οι οποίοι περιλαμβάνουν οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα πλην οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.</p>		
	<p>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων οι οποίοι περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.2. σημείο 2.2.1 στοιχείο β) και σημείο 2.2.2 στοιχείο β) αυξάνονται κατά 4 τόνους.</p>		
	<p>Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων οι οποίοι περιλαμβάνουν μηχανοκίνητα οχήματα μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτιμήμα 2.2 σημείο 2.2.1 στοιχείο α), σημείο 2.2.2 στοιχεία α), γ) και δ) και σημεία 2.2.3 και 2.2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.</p>		
2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα			
	2.3.1	Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα εκτός από τα λεωφορεία	18 τόνοι
	2.3.2	Διαξονικά λεωφορεία	19,50 τόνοι
	2.3.3	Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα	25 τόνοι
	2.3.4	Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα, όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,50 τόνους	26 τόνοι
	2.3.5	Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες και όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας	32 τόνοι

	είναι εξοπλισμένοι με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,50 τόνους	
2.3.6	Πενταξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με τουλάχιστον δύο κατευθυντήριους άξονες και τουλάχιστον έναν κινητήριο άξονα εξοπλισμένο με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,50 τόνους	34 τόνοι
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα σημεία 2.3.1, 2.3.3 και 2.3.4 του υποτιμήματος 2.3 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 σημεία 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 και 2.3.6 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
Στην περίπτωση διαξονικών λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.3 σημείο 2.3.2 αυξάνονται κατά 0,50 τόνους.		
2.4	Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία	28 τόνοι
Στην περίπτωση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα εκτός των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των 28 τόνων που προβλέπεται στο υποτίμημα 2.4 αυξάνεται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων, με ανώτατο όριο τον 1 τόνο.		
Στην περίπτωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη των 28 τόνων που προβλέπονται στο υποτίμημα 2.4 αυξάνονται κατά 2 τόνους.		
3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)		
3.1 Απλοί άξονες		
	Απλός μη κινητήριος άξονας	10 τόνοι
3.2 Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων		
Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		

	3.2.1	μικρότερη από 1 m ($d < 1$)	11 τόνοι
	3.2.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1 m και μικρότερη από 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 τόνοι
	3.2.3	ίση ή μεγαλύτερη από 1,30 m και μικρότερη από 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 τόνοι
	3.2.4	ίση ή μεγαλύτερη από 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 τόνοι
3.3 Τρίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων			
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.3.1	μικρότερη από 1,30 m ($d < 1,30$)	21 τόνοι
	3.3.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1,30 m και μικρότερη από 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 τόνοι
3.4 Κινητήριος άξονας			
	3.4.1	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα υποτμήματα 2.2, 2.3 και 2.4	11,5 τόνοι
3.5 Δίδυμοι άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων			
	Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των δίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
	3.5.1	μικρότερη από 1 m ($d < 1$)	11,5 τόνοι
	3.5.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1 m και μικρότερη από 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 τόνοι
	3.5.3	ίση ή μεγαλύτερη από 1,30 m και μικρότερη από 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 τόνοι
		Όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε ενωσιακό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,50 τόνους	19 τόνοι

3.6 Τρίδυμοι άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων		
Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τρίδυμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει το εξής βάρος, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:		
3.6.1	μικρότερη από 1,30 m ($d < 1,30$)	21 τόνοι
3.6.2	ίση ή μεγαλύτερη από 1,30 m και μικρότερη από 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 τόνοι
4. Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)		
4.1 Οχήματα οποιουδήποτε τύπου		
Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή που φέρουν οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού μεικτού βάρους του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, όταν χρησιμοποιείται σε διεθνείς μεταφορές.		
4.2 Οδικοί συρμοί		
Η απόσταση μεταξύ του οπίσθιου άξονα ενός μηχανοκίνητου οχήματος και του εμπρόσθιου άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m.		
4.3 Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο		
Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος.		
Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός πενταξονικού μηχανοκίνητου οχήματος δεν μπορεί να υπερβαίνει το τετραπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του οχήματος, σε περίπτωση που το βάρος υπερβαίνει τους 32 τόνους.		
Εάν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ενός συνδυασμού οχημάτων, όπως ορίζεται στο υποπλήγμα 2.2, υπερβαίνει τους 42 τόνους, δεν πρέπει να υπερβαίνει το βάρος που υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο: $\text{Βάρος σε τόνους} \leq 2,7 \times A + 13,5$ όπου A είναι η απόσταση σε μέτρα μεταξύ του απώτατου εμπρόσθιου άξονα και του απώτατου οπίσθιου άξονα του συνδυασμού οχημάτων.		

4.4 Ημιρυμουλκούμενα

Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπρόσθιου άκρου του ημιρυμουλκούμενου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m.